W I A D O M O Ś C I z A N G L I I

Biuletyn prasowy.

Rok I. Warszawa, 15 lipca 1939. Nr 15.

Geodetyczna konstrukcja angielskich bombowców.

Kilka dni temu gazety przyniosły wiadomość o demonstracyjnym locie armady angielskich bombowców do sprzymierzonej Francji. My w Polsce szczycimy się również naszymi bombowcami, których tajemnice konstrukcyjne są pilnie strzeżone. Dobrze jest jednak wiedzieć jakimi środkami bojowymi rozporządzają nasi sprzymierzeńcy. Angielskie ministerstwo lotnictwa pozwoliło firmie Vickers-Amrstrong Ltd. ogłosić parę szczegółów o budowie i sprawności bombowców najnowszego typu, którego ostatni udoskonalony model bierze nazwę od sławnego wodza angielskiego Wellingtona.

Najważniejszymi zaletami każdego samolotu czy to bojowego czy pasażerskiego są jak wiadomo: 1. Chyżość wzlotu. 2. Maksymalna szybkość lotu. 3. Mała szybkość przy lądowaniu. 4. Możliwość wysokiego obciążenia. 5. Wytrzymałość i sprawność najdłuższego lotu bez lądowania. 6. plafon jaki samolot osiągnąć zdoła.

O wszystkich tych zaletach decydują dwa czynniki konstrukcyjne a mianowicie kształt i ciężar aeroplanu.

Idealny kształt i niezwykłą lekkość w stosunku do rozmiarów osiągnięto w warsztatach Vickers-Armstrong Ltd. stosując tak zwaną geodetyczną metodę konstrukcji. Nazwa ta jest wzięta z bryły ziemskiej, która jak wiadomo nie jest kulą ale sferą o trzech promieniach krzywizny.

Na czym polega konstrukcja geodetyczna? Przede wszystkim na rysunku, a potym na użyciu materiału, który przy stosowaniu specjalnych metod daje maksimum kubatury przy minimum wagi. I tak n.p. podczas gdy 1 funt ang. stali zajmuje $3\frac{1}{2}$ cala kubatury, funt duraluminu 10 cali kubicznych, to materiał konstrukcji geodetycznej wypełnia przestrzeń aż 500 cali. Można zalety geodetycznej konstrukcji wyrazić także porównując zwartość materiałów wynoszącą u stali 7.8, u duraluminu 2.8, a przy konstrukcji geodetycznej 0.56.

Jakie zalety osiągnięto w Wellingtonie, tym najnowszym bombowcu angielskim? Przede wszystkim możliwość nieprzerwanego lotu na przestrzeni 5000 kilometrów. Jest to najwyższe znane dotychczas osiągnięcie bojowego samolotu. W ciągu kilku godzin można wykonać Wellingtonem podróż i atak aż w najdalszych prawie zakątkach Rosji i powrócić bez lądowania do swojej bazy. Z flotą powietrzną tego kalibru ma się w zasięgu swoich bomb całą Europę a mocarstwo mające bazy w Anglii,

Egipcie i Australii trzymać będzie straż nad światem. Dalsza zaleta bombowca jest mała załoga; pięciu ludzi jest zaledwie potrzebnych do obsługi co daje wielką oszczędność życia ludzkiego. Najwyższa chyżość Wellingtona wynosi przy pełnym obciążeniu około 420 km na godzinę, normalna 340 km na godzinę. Osiągalny plafon wynosi przeszło 8000 metrów. Czas potrzebny do wzbicia się na wysokość 4600 metrów wystarcza 18 minut. Wellington jest uzbrojony w trzy działa.

Dla uzupełnienia wiadomości o warsztatach angielskich niech nam będzie wolno wspomnieć, że bombowce angielskie budowane są w warunkach niezwykle korzystnych dla robotnika. Pokoje odpoczynkowe, lampy kwarcowe, przerwa na kąpiel dla kobiet, które otrzymują ją w zakładach bezpłatnie, troska o dobre uzębienie, uzupełnienie wykształcenia, zarówno fachowego jak i ogólnego, boiska rozciągające się na przestrzeni blisko 5 hektarów, liczne drużyny sportowe, przyczyniają się do tego, że robotnik zdrowy, zadowolony i dobrze odżywiany daje ze siebie maksimum sprawności. Ta opieka nad pracownikiem jest w przeciwieństwie do tego co się dzieje w Niemczech racjonalną gospodarką materiałem ludzkim, gospodarka obmyślana na długą metę i dająca doskonałe wyniki.

Warsztaty Vickers-Armstrong wyprzedziły już dziś o 20 tygodni program jaki naszkicowały sobie dwa lata temu. Wówczas rzeczoznawcy ministerstwa lotnictwa program ten uważali za zbyt optymistyczny i radzili, by ograniczyć go do granic łatwiejszych do osiągnięcia.

Noel Coward gościł w Polsce.

Młody aktor i autor angielski potrafił od razu ująć sobie Polaków, którzy mieli sposobność zetknąć się z nim podczas jego pobytu w Polsce. Bo tylko w osobistym zetknięciu można ocenić charme tego przedstawiciela kultury angielskiej, znanego nam dotychczas tylko z dwóch granych w Warszawie sztuk, których jest autorem. "Wir życia" /The Vortex/ i cieszący się wielkim powodzeniem "Weekend" grany w Anglii pod tytułem "Hay-Fewer".

Noel Coward nie dosięgnął jeszcze czterdziestki, a jest u szczytu sławy. Kapryśna ogółem sława i powodzenie przyświecały mu prawie od dzieciństwa, kiedy to jako dziewięcioletni chłopiec po raz pierwszy wstąpił na deski sceniczne. Sprzyjały mu sława i powodzenie bez względu na to, czy próbował swych sił jako autor dramatyczny, czy jako aktor. A że, jak powiadają Anglicy, "Nothing succeeds like success", Noel Coward sięga po laury w jeszcze innej dziedzinie i wydaje wkrótce zbiór nowe-

lek pod tytułem "To step aside /Zejść z drogi/. Równocześnie w najbliższym czasie wystawi w Londynie dwie nowe sztuki. A przedtym "zanim Europa wyleci w powietrze" ruszył w podróż, by poznać nieznane mu kraje. I stąd jego wycieczka do Polski i do krajów bałtyckich.

Podróżowanie jest namiętnością tego młodego człowieka, który przemierzył już Wschodnie Indie Holenderskie, Japonię, Chiny, Siam, Burmę, wyspy Malajskie, Indo-Chiny i Amerykę południową.

Z dzieł p. Cowarda znamy jeszcze w Polsce wersję filmową "Cavalcade", ilustrującą ewolucję, jaka w przeciągu kilkudziesięciu lat dokonała się w Anglii. Bywalcom teatrów angielskich, amerykańskich, paryskich znane są pozatym sztuki Cowarda "Fallen Angels" /"Strącone Anioły"/, "The Rat Trap" /"Pułapka"/, "Easy Virtue", This Year of Grace" /"W tym roku pańskim"/ i wiele innych. Produktywność autora jest równie wielka, jak głęboka jest jego znajomość teatru, w którym wzrósł i ta znajomość jest jedną z podstaw powodzenia jego sztuk.

Stocznie w Portsmouth.

Wspaniałość i potęgę floty angielskiej może pojąć tylko ten, który widział wielkie manewry lub wielką rewię floty brytyjskiej. Dumni są ze swej marynarki Anglicy, naród żeglarzy. Ale nawet i między Anglikami nie wielu jest zdających sobie sprawę z tego, jak wielka odpowiedzialność ciąży nie tylko na załogach i komendzie każdej poszczególnej jednostki, ale na tych którym powierzono troskę o sprawność każdego najdrobniejszego ogniwa w maszynach, uzbrojeniu, budowie, aprowizacji "men of war", statków wojennych. By zapoznać się choćby częściowo z olbrzymią machiną odpowiedzialną za tę sprawność trzeba się udać do stoczni w Portsmouth, stoczni która jest ogromnym warsztatem samowystarczalnym, mającym powierzoną sobie pieczę nad flotą bojową Jego królewskiej Brytyjskiej Mości.

Tradycje Portsmouth, wojennego portu angielskiego, sięgają czasów rzymskich, kiedy to Rzymianie wybudowali zamek górujący właśnie nad miejscem gdzie dziś istnieje stocznia. Jest list króla Jana z roku 1212 nakazujący naprawę murów doków i wzniesienie szop na maszty i olinowanie. W r. 1495 Henryk VII wybudował tu pierwszy suchy dok w Anglii.

Przez przeszło sto lat Portsmouth był jedyną królewską stocznią, ale dopiero w r. 1835, gdy w użycie weszły parowce, Portsmouth począł wzrastać, tak, jak wzrastały rozmiary i liczba okrętów. W chwili obecnej stocznia zatrudnia

20.000 ludzi, nie licząc szeregowych marynarki, i podejmuje się każdej roboty, od budowy okrętu wojennego aż do tapicerskich wyczynów przy naprawie fotelu komendanta. Każdy okręt marynarki angielskiej jest związany z jednym z trzech "Portów macierzystych" a więc z Portsmouth, Chatham albo Devonport. Okręty z Portsmouth po każdym okresie służby wracają do"Pompey" jak marynarze popularnie zwą stocznię w "Portsmouth"; i tu nowe załogi biorą z szkolnego statku Victory; zmiany i ulepszenia okrętu wykonuje stocznia. Od najdrobniejszej śrubki aż do reflektorów i ciężkich dział, doki dostarczają wszystkiego i to w tempie wprost zawrotnym. Tak n.p. statek wojenny który wjechał do doku, może w przeciągu 24 godzin go opuścić, wyposażony w zupełnie nowe uzbrojenie dział 15 calowych.

Nie ma przedsiębiorstwa na świecie, któreby miało taką rozmaitość warsztatów i taką rozmaitość towaru w swych składach jak "Pompey" i inne wojenne stocznie podlegające intendenturze marynarki: Magazyny żywnościowe doków troszczą się o prowiant, inne magazyny dostarczają amunicji, środków wybuchowych, farby, torped, płótna, lin, dział masek gazowych, umundurowania i tysiącznych innych rzeczy, których spis zająłby za wiele miejsca. Wiele z tych rzeczy wyrabia się na miejscu. Organizacja tych gigantycznych warsztatów i magazynów wymaga niezwykłej przejrzystości, gdyż najmniejszy zastój bodaj w jednym tylko departamencie mógłby wywołać zamieszanie w całości. Warsztaty "Pompey" dają także przegląd historycznego rozwoju budowy statków i floty. W jednym dziale budują jeszcze żaglowce, przy tych samych może stołach, gdzie przygotowywano żagle okrętów Nelsona, a w zelektryfikowanych pracowniach cuda techniki są nowością, zarówno dla marynarza starej daty jak i dla niewtajemniczonego, choć naukowo wykształconego cywila. Poza budową części wojennych okrętów i krążowników, głównym zadaniem warsztatów "Pompey" jest przebudowa i dozbrojenie, modernizacja żeglujących już bojowych okrętów. Dozbrojenie stoi w związku z rozwojem lotnictwa i potrzebą zwiększenia obrony przeciwlotniczej oraz pomieszczeniem samolotów na pokładach. Od r. 1935 zbrojenia przeciwlotnicze floty angielskiej wzrosły o 75%, a 250 nowych dział, nie licząc "pompoms" /specjalne karabiny maszynowe/, ustawiono dodatkowo na statkach. Poza tym przebudowano takie okręty jak "Warspite""Królowa Elżbieta", "Renown" i "Valiant" co wymagało wymiany jakich 70% pierwotnej konstrukcji. O normalnych odnawianiach inwentarza statków wogóle się nie mówi. Każdy okręt ma swój własny warsztat reparacyjny ale jest on tylko łącznikiem między okrętem a warsztatami "Pompey" lub innych stoczni.

Jak wielkie rezerwy amunicji, bomb torped, min, itd, jaka jest wydajność

fabrykujących je warsztatów, o tym milczą odnośne czynniki. Wystarcza, powiadają, jeżeli społeczeństwo uświadomi sobie, że Marynarka Jego Królewskiej Mości jest dziś znacznie lepiej przygotowana do wojny niż 25 lat temu, gdy flota opuściła Portsmouth, by zająć swe stanowiska wojenne.

Z zapowiedzi admiralicji wynika, że równie dobrze zaopatrzone w amunicję jak Portsmouth są i inne porty angielskie, i że zapasy wystarczające na rok leżą w magazynach, a produkcja zwiększa się z dniem każdym. Zbrojownie floty mają w swojej pieczy około 2 tysięcy dział, przeznaczonych, na wypadek wojny, dla marynarki handlowej, mają na przechowaniu wszystkie strzelby, karabiny, rewolwery, należące do floty.

Przejrzysty obraz całej organizacji dostaw dla floty byłby dla osób postronnych tylko wówczas możliwy gdyby można dotrzeć i do tych cyfr, które są trzymane w tajemnicy. Tak n.p. nie wolno wyjawić ile opału spotrzebowuje marynarka i w jaki sposób go uzupełnia. Ale nie jest tajemnicą n.p. to, że wyżywienie floty kosztuje rocznie przeszło 3 miliony funtów czyli 75 milionów złotych.

W małym biurze w porcie w Portsmouth oglądać można duży model stoczni "Pompey"; uwidocznione są tam wszystkie baseny, doki, każdy tor kolejowy, magazyn, szopa. Stoją tam modele okrętów będących w naprawie i każdy okręt, który znajduje się w granicach portu. Czytamy nazwy słnnych statków."Królowej Elżbiety", "Żelaznego księcia", "Hood", "Renown", "Resolution", "Amphion". Nabieramy pojęcia o ogromie i ważności pracy tu wykonywanej. Sprawność floty angielskiej zależna jest od dwóch rzeczy - od ćwiczeń i szkolenia na morzu i od zręczności tych, którzy kierują stoczniami. To, że angielska marynarka jest największą potęgą morską świata jest w wielkiej mierze zasługą urzędników i robotników doków królewskich. Rosnąca potęga Wielkiej Brytanii jest widocznym świadectwem ich wyczynów, a zupełna niezależność floty od mechanicznego zahamowania jest miarą skuteczności tych wyczynów.

Ruch spółdzielczy w Anglii.

Rozwój i charakterystyka angielskiej spółdzielczości daje się najlepiej zobrazować przez kilka cyfr. W r. 1937 spółdzielnie angielskie liczyły 8 milionów członków. Towarów sprzedano za 250 milionów funtów co stanowi jedną dziesiątą detalicznego handlu w kraju. Jeszcze w roku 1931 spółdzielniedostarczały węgla co siódmemu gospodarstwu i skupywały od rolników i odprzedawały co 7 gallon mleka. Młyny spółdzielcze zmielały 1/3 ziarna importowanego do Anglii, a piekarnie spół-

dzielcze wypiekły 1/5 spożywanego w Anglii chleba. Angielskie spółdzielnie są przeważnie organizacjami spożywców. W początkach 19 stulecia sympatycy ruchu spółdzielczego liczyli na to, że łańcuchem spółdzielni spożywców uda im się drogą ewolucji zmienić ustrój kapitalistyczny. Te marzenia się nie spełniły, ale ruch pozostał wierny ideologii z przed lat stu. Spółdzielcy angielscy starają się o wysoką stopę życiową dla swych pracowników i o jak najuczciwsze metody handlu. Poza gwarancją uczciwości i czystości produktu, gospodyni angielska, spółdzielczyni ma jeszcze inne korzyści: co sześć miesięcy otrzymuje zwrot nadwyżki od swoich zakupów. Nadwyżkę tę może pozostawić jako zwiększenie swego udziału. Liczą ogólnie, że z 128 milionów funtów szt. kapitału udziałowego spółdzielni spożywców, przynajmniej 60% powstało z nagromadzenia nadwyżek. Oszczędności jednostek, które w innych okolicznościach pieniędzy tych nie byłyby zaoszczędziły.

Spółdzielczość angielska bierze żywy udział w życiu społecznym, a związek spółdzielczy wydaje rocznie 300.000 funtów /7 i pół miliona złotych/ na cele oświatowe. Angielska Liga Kooperatystek współpracuje we wszystkich poczynaniach związanych z opieką nad matką i dzieckiem, z podniesieniem stopnia zdrowotności i dąży wraz z innymi organizacjami kobiecymi do zupełnego równouprawnienia kobiet.

Wydawca
The Warsaw Weekly Sp. z o.o.
Seweryn 4.

Redaktor Cecylia Halpern

Powielono w Firmie Block-Brun S.A.
Krakowskie Przedmieście 42/44.

Redakcja uprzejmie prosi pisma o przesyłanie numerów w których ukazały się przedruki z Biuletynu.